

Post fotográfico: la línea de ferrocarril Zaragoza-Pau y la estación internacional de Canfranc

Esta entrada también está disponible en: [Inglés](#)



En el año 2009 se publicó un estudio titulado “**Valoración de una línea de ferrocarril internacional por el Pirineo central**”. Se trata de la tesis que realizó poco tiempo antes **Jürg Suter**, un estudiante de geografía de la Universidad de Berna, en la que se analizan las posibilidades de un servicio de ferrocarril en la línea Zaragoza-Canfranc-Pau, ferrocarril también conocido como “**El Canfranero**”.

[El Canfranero](#) es también el nombre de la página web que dedicó Jürg a este mítico ferrocarril a través de su trabajo.

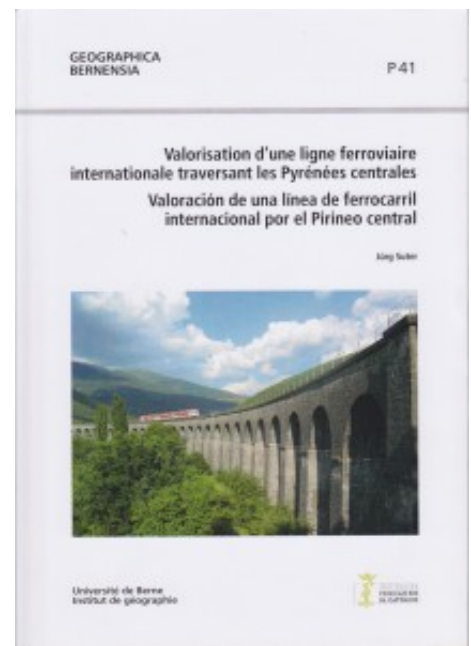
En 2007, la tesis de Jürg Suter recibió el **premio anual de la Sociedad Suiza de Geografía Aplicada**.

De todas las cosas que a todos los niveles se dicen sobre El Canfranero -su viabilidad técnica y económica, su demanda de pasajeros y potencial como vía de transporte, su impacto medio ambiental y sostenibilidad, etcétera- **este documento es una de las fuentes más solventes** que hay.

La conclusión del estudio es una **justificación inequívoca de la reapertura** de la línea ferroviaria entre Zaragoza y Pau (Francia) por Canfranc, interrumpida desde 1970 por un accidente en la parte francesa del trayecto.

Dicha justificación se basa en los resultados transversales de la investigación, algunas de cuyas **conclusiones** son:

*“Se puede gestionar la línea directa Zaragoza- Canfranc-Pau de un modo globalmente **rentable**”*



Fuente: SUTER

*“Las experiencias de las empresas de transporte actuales muestran las **posibilidades técnicas y de explotación** de la línea para desplazar el tráfico de mercancías de la carretera al ferrocarril”*

*“Tanto en el turismo, como en el tráfico regional y de largo recorrido, se pueden demostrar necesidades suficientes para un **desarrollo sostenible** en la línea”*

*“Los **gastos** de los transportes de mercancías por carretera salen unas 4,9 veces más caros que los mismos transportes por ferrocarril y los de viajeros, unas 3,3 veces más caros”*

*“Respecto a la **eficacia medioambiental**, es mucho peor el resultado de la carretera comparado con el del ferrocarril (en relación 1:5). Como otro efecto debe contemplarse también los accidentes en las carreteras”*

*“Con una planificación orientada a la oferta, se puede mejorar tanto la rentabilidad de las empresas de transporte como la calidad de vida, lo que fomenta el **desarrollo de las respectivas regiones**”*

*“La **demanda de servicio** de viajeros y de mercancías en la línea férrea Zaragoza-Canfranc-Pau es suficientemente grande”*

*“El cálculo económico del modelo horario muestra la **rentabilidad** de la línea de Canfranc”*

Hace unos días estuve en el emplazamiento más emblemático de la línea de El Canfranero, la **estación internacional de ferrocarril de Canfranc**.

Cuando estás allí, entiendes mejor el estudio de Jürg Suter, y peor las decisiones de los responsables públicos (de las que no merece la pena hablar aquí, ahora)

Un lugar y unas sensaciones difíciles de explicar con palabras.



Bibliografía

SUTER, JÜRIG. 2009. *Valoración de una línea de ferrocarril internacional por el Pirineo central*. Geographica Bernensia.

Artículos relacionados



[Conciencia medioambiental para manipular a la gente](#) Cuando escribí el último post sobre la activación por parte de Protección Civil de la Generalitat de un protocolo contra la contaminación en el área de Barcelona, resumí en una ...



[Profundizando en las reformas de la DEFRA](#) He estado leyendo con más detalle el documento al que me refería en un post de hace unas semanas, sobre propuestas para la reforma de aspectos medioambientales de la DEFRA, el...



[La influencia humana en el clima, aquella idea freaky de 1976...](#) El pasado 27 septiembre se publicó el quinto informe de evaluación del cambio climático del IPCC (Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático). El IPCC es un...